



Pressemitteilung

Mehrkosten für klimaschonende BioCNG- und BioLNG-Lkw statt Klimaschutz

Reformierte Lkw-Maut ist kontraproduktiv

München, 23. Oktober 2023. Statt für mehr Klimaschutz im Güterverkehr zu sorgen, bewirkt die reformierte Lkw-Maut das Gegenteil. Vor allem entfällt der Anreiz für das Transportgewerbe, einen Lkw mit klimaneutralem, regenerativem und nachhaltig erzeugtem BioCNG aus Abfall- und Reststoffen oder regenerativem BioLNG zu fahren. Künftig mautfreie Elektro- und Wasserstoff-Lkw bleiben zudem Nischenprodukte, da sie kaum verfügbar sind und es keine Ladeinfrastruktur gibt. Es folgt die Rückbesinnung auf fossilen Diesel. Für den CNG-Club e. V. ist das neue Gesetz rundherum kontraproduktiv – für den Klimaschutz, den Verbraucher und den Wirtschaftsstandort Deutschland insgesamt.

„Die neue Lkw-Maut leistet, anders als von der Bundesregierung versichert, keinen Beitrag zum Klimaschutz. Im Gegenteil: Sie ist kontraproduktiv, denn der neue CO₂-Aufschlag berücksichtigt nicht die CO₂-Emissionen, die durch den Betrieb eines Lkw entstehen. In der Folge werden Transportunternehmen, die bereits heute klimaneutrale Logistik dank regenerativer Kraftstoffe aus BioCNG oder BioLNG realisieren, zur Rückkehr zu fossilem Diesel gedrängt“, bringt es Juliane Gött, Vorstandsvorsitzende des CNG-Club e. V. auf den Punkt. Für den Verbraucherschutzverband ist die reformierte Lkw-Maut ab 1. Dezember 2023 „eine klassische Abzocke unter dem Deckmantel des Klimaschutzes“. Bestätigt wird das auch von der Transportbranche selbst, für die die Mauterhöhung einer verdeckten Steuererhöhung gleichkommt, die jeden Haushalt treffen werde. Schließlich müssten die Güter des täglichen Bedarfs, allen voran Lebensmittel, auch künftig per Lkw in den Supermarkt transportiert werden.

30,5 Milliarden Euro Mehreinnahmen dank neuer Maut

Seit 2005 gibt es in Deutschland eine Lkw-Maut, die sich aus den Kostenteilen Infrastruktur, Luftverschmutzung und Lärmbelastung zusammensetzt. Zum 1. Dezember 2023 kommt mit der Einführung eines CO₂-Aufschlags in Höhe von 200 Euro pro Tonne CO₂ eine weitere Mautkomponente hinzu. Diese bemisst sich jedoch nicht an den CO₂-Emissionen, die ein Lkw im Betrieb verursacht. Vielmehr blendet die neue Mautkomponente den für den



Klimaschutz entscheidenden Bereich der Erzeugung der Antriebsenergie aus. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr rechnet dank der neuen Maut mit Mehreinnahmen von 30,5 Milliarden Euro zwischen 2024 und 2027. Bis zum 31. Dezember 2025 sind emissionsfreie Fahrzeuge, sprich E- und H₂-Fahrzeuge, von der Mautpflicht befreit. Lkw, die mit BioCNG und BioLNG betrieben werden, werden dagegen in den gleichen, besonders teuren Emissionsklassen wie Fahrzeuge eingestuft, die mit fossilem Diesel fahren. Für den CNG-Club e. V. ein Skandal. „Viele Unternehmen der Transportbranche haben bisher Millionen in umweltfreundliche Lkw-Fuhrparks, die mit BioCNG/Biomethan bzw. BioLNG betrieben werden, investiert. So sind sie von diesem Hochleistungskraftstoff überzeugt. Sie wissen, dass dieser klimafreundliche, regenerative Kraftstoff die Transformation zum erneuerbaren Antrieb nahezu abgeschlossen hat. Aktuell sind mehr als 95 Prozent der deutschen CNG-Tankstellen bereits auf das regenerative Gas aus Rest- und Abfallstoffen umgestellt. BioCNG/Biomethan kann einen großen Beitrag zum Klimaschutz leisten – wenn es politisch gewollt ist. Dazu ist allerdings eine Incentivierung von BioCNG/Biomethan dringend notwendig“, bringt es Juliane Gött, Vorstandsvorsitzende des CNG-Club e. V. auf den Punkt.

Mehrbelastungen für Wirtschaft und Verbraucher

Die Lkw-Mauterhöhung trifft laut Schätzungen der Branche Wirtschaft und Verbraucher mit einer Zusatzbelastung von jährlich mehr als sieben Milliarden Euro – eine deutliche Wettbewerbsverzerrung für deutsche Unternehmen, höhere Verbraucherpreise und eine Schwächung des Wirtschaftsstandortes Deutschland. Hinzu kommen Zusatzkosten durch die ab Januar höhere CO₂-Steuer auf Kraftstoffe. Die Unternehmen der Transportbranche sind unisono überzeugt, dass so der geplante Umstieg auf klimafreundliche Fahrzeuge auf absehbare Zeit nicht funktionieren kann, da es weder genügend E- und H₂-Lkws noch die erforderliche Tank- und Ladeinfrastruktur geben wird. Hinzu kommt, dass E- und H₂-Lkws viel zu teuer sind und massiver staatlicher Förderungen bedürfen, um auf die Straße zu gelangen. Fakt ist: Von derzeit rund 800.000 Lkw, die in Deutschland täglich unterwegs sind, ist nur ein Bruchteil elektrisch. Bei den schweren Lkw wird die Zahl mit nurmehr 173 zugelassenen E-Lkw für Anfang des Jahres angegeben. Insgesamt sollen es über alle Klassen gerade einmal 419 E-Lkw sein, die heute schon mautfrei unterwegs sind. Zwar elektrifizieren immer mehr Lkw-Produzenten ihre Fahrzeuge. Gleichwohl bleibt die Kluft zwischen dem Anspruch der Politik und der Realität auf der Straße groß. Das beweist nicht zuletzt die jüngste Insolvenz des mit großen Hoffnungen bedachten E-Lkw-Start-ups Volta Trucks aus Schweden.



Die Zeche der planlosen Verkehrspolitik zahlt der Verbraucher

Die Transportbranche ist überzeugt, dass letztlich Otto Normalverbraucher die Zeche einer planlosen Verkehrspolitik über deutlich steigende Verbraucherpreise zu bezahlen hat. Schließlich sei der Anstieg der Lkw-Maut nichts anderes als eine verdeckte Steuererhöhung für die Bürger. „Mit ihrer aktuellen Politik zur neuen Lkw-Maut und der Nichtanrechnung von BioCNG-betriebenen Lkw als emissionsarme Fahrzeuge ist unserer Überzeugung nach die Ampelregierung in Sachen Antriebswende und Klimaschutz klar zum Scheitern verurteilt“, resümiert der CNG-Club e. V. nicht zuletzt mit Blick auf das große schon heute umfangreich vorhandene Potenzial von BioCNG/Biomethan für mehr Klima- und Umweltschutz.

Abb.: Mit der neuen Lkw-Maut entfällt der Anreiz für das Transportgewerbe, einen Lkw mit klimaneutralem, regenerativem und nachhaltig erzeugtem BioCNG aus Abfall- und Reststoffen oder regenerativem BioLNG zu fahren – ein Skandal angesichts von Millioneninvestitionen der Branche in ihre umweltfreundlichen Lkw-Fuhrparks.

Über den CNG-Club e. V.

Der CNG-Club e. V. setzt sich in den Bereichen Pkw, Lkw und Busse ein für die nachhaltige, kostengünstige und klimaschonende Mobilität mit Compressed Natural Gas (CNG) und Liquefied Natural Gas (LNG) – der umweltfreundliche Kraftstoff aus Erdgas, Biomethan und synthetischem Methan. Der gemeinnützige Verein fungiert als Informationsplattform, Netzwerk und Bundesverband. Er vertritt die Interessen von Verbrauchern und Flottenbetreibern gegenüber der Politik, Automobil- und Nutzfahrzeugherstellern, der Gasbranche sowie CNG-/LNG-Tankstellenbetreibern.